

Messaggio

numero
8581

data
28 maggio 2025

competenza
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Rapporto sull'iniziativa parlamentare presentata il 16 settembre 2024 nella forma elaborata da Cristina Zanini Barzaghi e cofirmatari, per la modifica degli art. 6 cpv. 1, 3, 6 e art. 10 cpv. 2 della legge sulle strade (Strade e spazi pubblici più sostenibili con il concetto di "città spugna": il Cantone deve agire con più decisione e concretamente)

Signor Presidente,
signore deputate e signori deputati,

l'iniziativa parlamentare presentata il 16 settembre 2024 nella forma elaborata da Cristina Zanini Barzaghi e cofirmatari chiede di modificare due articoli della legge sulle strade (LStr), allo scopo di inserirvi i concetti di "città spugna" e di contenimento delle isole di calore.

Nello specifico, l'iniziativa propone di modificare la norma sulla concezione delle strade (art. 6), attraverso l'inserimento di alcuni nuovi criteri e principi generali, e l'articolo che regola gli aspetti formali del progetto stradale cantonale (art.10).

I. COMMENTO SUL TESTO PROPOSTO DALL'INIZIATIVA

1. Considerazioni generali

I temi trattati dall'iniziativa sono noti e di attualità: per far fronte ai cambiamenti climatici, le nostre città devono adattarsi e reinventarsi. Negli insediamenti il fenomeno delle isole di calore è in aumento, riducendo benessere e vivibilità. Gli eventi di pioggia estrema o di siccità prolungata si registrano con maggior frequenza e intensità, causando ingenti danni agli abitanti, alle infrastrutture e all'ambiente.

Per contrastare tale tendenza è necessario ridurre le superfici impermeabili, potenziare la ritenzione e promuovere le aree verdi. Sono interventi facilmente attuabili, che presentano un'efficacia tangibile: ad esempio, è dimostrato che una strada urbana dotata di alberature e pavimentazione drenante permette di ridurre significativamente la temperatura percepita, fino a circa 10 °C¹. Si nota, inoltre, che queste misure hanno anche importanti effetti ambientali, migliorando la biodiversità in ambito urbano e i collegamenti ecologici, oltre che sociali, dal momento che possono favorire la formazione di spazi aggregativi.

La necessità di adattamento ai cambiamenti climatici, oltre che nota, rientra tra gli obiettivi del Dipartimento del territorio. Dal 2022 sostiene sia economicamente che operativamente il progetto VSA² "città-spugna - gestione delle acque adattata al clima negli insediamenti

¹ Costruire in funzione del cambiamento climatico: identificare le isole di calore, 2023. Dipartimento del territorio.

² Dell'Associazione svizzera dei professionisti della protezione delle acque (VSA).

urbani”; nel 2023 ha promosso uno studio per identificare le isole di calore e le misure atte a contrastarle; parimenti, sta aggiornando le proprie direttive sulla concezione dello spazio stradale, integrando il tema della “città spugna”, illustrandone l’applicazione pratica e fornendo strumenti operativi flessibili da considerare nella progettazione stradale.

In generale gli obiettivi posti dall’iniziativa, promossi e incentivati anche a livello federale³, sono quindi condivisi: l’applicazione del concetto di “città spugna”, e più in generale di adattamento ai cambiamenti climatici, è opportuna e va sostenuta.

L’attuazione di tali intenti va tuttavia promossa e sviluppata principalmente negli agglomerati, laddove tali fenomeni sono più acuti e gli effetti percepiti più estesi, poiché interessano una densità maggiore di popolazione, in un contesto altamente cementificato.

In questo senso è opportuno operare principalmente su strade, parcheggi pubblici e piazze, ubicati nelle città e negli agglomerati, più che sulle strade cantonali, che si sviluppano in gran parte fuori dagli insediamenti, avendo per loro natura quali obiettivi primari collegare velocemente i grandi poli, assicurare i più importanti collegamenti interregionali e regionali e garantire il collegamento dell’abitato principale di un Comune con il resto della rete viaria cantonale (art. 4 LStr).

Premesso quindi che gli obiettivi dell’iniziativa sono condivisi, riteniamo tuttavia di dover intervenire diversamente sul testo normativo.

2. Sulla proposta di modifica dell’articolo 6 LStr

2.1

La proposta di specificare nell’art. 6, relativo alla concezione delle strade pubbliche, che le strade devono essere concepite anche considerando i criteri ambientali (cpv. 1) è condivisa e ne proponiamo l’accoglimento. Tale modifica permette infatti di integrare tutti gli aspetti ambientali auspicati dall’iniziativa: il concetto di “città spugna”, di adattamento ai cambiamenti climatici e di lotta alle isole di calore, nonché la promozione della biodiversità ed il riutilizzo delle materie prime. Mediante l’art. 6, inoltre, questo principio si applica a tutte le strade, siano esse cantonali o comunali, e a tutte le loro componenti, quali piazze, attrezzature di importanza cantonale o regionale come i posteggi d’interscambio, i terminali bus e le infrastrutture di mobilità lenta (art. 3 cpv. 2, 43b LStr).

2.2

L’inserimento dei criteri sociali nella concezione delle strade (cpv. 1) risulta invece poco chiaro e inadatto al contesto. È ben vero che strade o piazze possono avere funzioni aggregative, e quindi sociali; il *compito* della legge sulle strade non è tuttavia di creare luoghi d’aggregazione, ma di realizzare collegamenti (cfr. art. 4 seg. LStr). Non appare quindi corretto che gli enti pubblici debbano perseguire obiettivi d’aggregazione sociale ogni qual volta progettano una strada. Questo non esclude che essi possano promuovere la formazione di spazi aggregativi, anche mediante interventi da autorizzare in base agli *strumenti* procedurali della legge sulle strade. Chiediamo quindi lo stralcio di questo criterio.

³ Sono in aggiornamento le direttive tecniche VSA e le direttive sull’elaborazione dei programmi d’agglomerato (DIPTA).

2.3

Il principio al cpv. 3 è ripreso, proponendo una terminologia che ne esplicita meglio i contenuti rispetto alla nozione generica, gergale e non immediatamente comprensibile, di "città-spugna". Si propone quindi di riferirsi a *principi che favoriscono la permeabilità del suolo, la ritenzione e il riutilizzo dell'acqua, la biodiversità e il contenimento delle isole di calore*.

Va anche annotato che questi principi saranno precisati e concretizzati da direttive dipartimentali, già in elaborazione (cfr. sotto, II).

2.4

Infine riteniamo superfluo specificare che nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali debbano essere favoriti i provvedimenti atti ad aumentare le superfici permeabili e verdi (cpv. 6): tale principio è intrinseco al concetto di progettazione menzionato nel cpv. 3, sempre applicabile. Ne proponiamo l'abbandono.

Invitiamo pertanto a modificare l'art. 6 della legge sulle strade come segue:

¹ *Le strade devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici e **ambientali**.*

² *Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone e dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente.*

³ *Le strade devono inoltre essere correttamente inserite nel paesaggio e integrate negli spazi pubblici adiacenti, **nonché tenere conto dei principi che favoriscono la permeabilità del suolo, la ritenzione e il riutilizzo dell'acqua, la biodiversità e il contenimento delle isole di calore.***

⁴ *Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, contemperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.*

⁵ *Il Consiglio di Stato può dichiarare vincolati le norme tecniche emanate da enti intercantonali o da associazioni professionali.*

⁶ *Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere favoriti i provvedimenti atti a migliorare la mobilità lenta.*

3. Sulla proposta di modifica dell'articolo 10 LStr

L'art. 10 definisce il progetto stradale quale strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali (cpv. 1), specificando gli aspetti formali che lo costituiscono (cpv. 2), rispettivamente la competenza progettuale (cpv. 3). Le modalità di progettazione e il suo contenuto materiale sono invece determinati dalle concezioni di cui all'art. 6 e dalle direttive dipartimentali che le concretizzano. Le modifiche proposte risultano superflue e ridondanti, oltre che non pertinenti rispetto al contenuto del testo normativo in questione.

Ne chiediamo pertanto l'abbandono.

II. AGGIORNAMENTO DELLE DIRETTIVE CANTONALI E DEL REGOLAMENTO SULLE STRADE (RStr)

Come detto, il Dipartimento del territorio sta aggiornando le direttive cantonali sulla concezione dello spazio stradale. In tale ambito saranno precisati i principi ambientali necessari per far fronte ai cambiamenti climatici e alle isole di calore: segnatamente la permeabilità del suolo, la ritenzione e il riutilizzo dell'acqua, la biodiversità e il contenimento delle isole di calore.

Parimenti, il Consiglio di Stato adatterà il regolamento sulle strade (art. 5 cpv. 2) per menzionare le direttive dipartimentali.

Analogamente alle strade, le direttive cantonali potranno indicare i medesimi principi anche per i posteggi comunali, che – a differenza dei posteggi d'interscambio d'importanza cantonale o regionale – non rientrano direttamente nella nozione di strada giusta l'art. 3 LStr e soggiacciono pertanto alla procedura d'approvazione della legge edilizia (RDAT I-1995 n. 37 p. 91; I-1996 n. 33; 1990 n. 49). Per tali opere le direttive cantonali dovranno essere considerate in base all'art. 30 cpv. 1 del regolamento di applicazione della legge edilizia.

III. CONCLUSIONI

Condividiamo lo scopo dell'iniziativa e invitiamo il Gran Consiglio ad accogliere la modifica della legge sulle strade all'art. 6 (concezione delle strade) con gli adattamenti al testo esposti precedentemente (cfr. I pto. 2) e respingendo la proposta di modifica dell'art. 10 (progetto stradale).

Vogliate gradire, signor Presidente, signore deputate e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Norman Gobbi

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri